Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Investigation Report to the Minister pursuant to sections 542 or 545 of the Canada Shipping Act

Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 542 ou 545 de la Loi sur la marine marchande du Canada

Canada

This report is also available in English.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DANS LESQUELLES DEUX OCCUPANTS D'UNE PETITE EMBARCATION OUVERTE ONT DISPARU PENDANT QU'ILS PÊCHAIENT DANS LE SECTEUR DE ROBINSONS HEAD DANS LA PÉNINSULE DE PORT-AU-PORT, LE 27 NOVEMBRE 1987.

RAPPORT N° 513

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 542, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 545, of the Canada Shipping Act, are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 542 et 545 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada et ne sont publiées qu'à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DANS LESQUELLES DEUX OCCUPANTS D'UNE PETITE EMBARCATION OUVERTE ONT DISPARU PENDANT QU'ILS PÊCHAIENT DANS LE SECTEUR DE ROBINSONS HEAD DANS LA PÉNINSULE DE PORT-AU-PORT, LE 27 NOVEMBRE 1987.

Fiche technique de l'embarcation

Nom	Anonyme
Numéro de bateau de pêche canadien	099089
Jauge brute (calculée)	1 299 tonneaux
Longueur	5,72 m
Largeur	1,82 m
Creux	0,64 m
Type	Canot à moteur en bois ouvert et à fond plat
Construction	1963
Groupe propulsif	Moteur Suzuki 25 hp
Équipage	2 personnes
Propriétaire	Wilson Gaudon Port-au-Port Terre-Neuve

Données préliminaires

Deux pêcheurs, titulaires de permis délivrés dans un cas à Kippens et dans l'autre à Port-au-Port dans le péninsule de Port-au-Port sur le côte Ouest de Terre-Neuve, ont appareillé du slip pour petites embarcations de Gravels Beach peu après 12h30, le 27 novembre 1987, pour aller pêcher à la turlutte pour leur propre consommation.

Les deux hommes pêchaient dans la Baie de Saint-Georges, dans l'embarcation à fond plat ouverte appartenant à M. Gaudon et construite par lui. Comme ils n'étaient pas encore rentrés à 16h30, le fils du propriétaire a commencé à s'inquiéter et est allé à leur recherche. Il n'a pas réussi à retrouver les deux hommes et Recherches et sauvetage de la Garde côtière canadienne a entrepris des recherches complètes.

Le lendemain matin, on a retrouvé l'embarcation dans laquelle les deux hommes avaient pris place remplie d'eau,

mais il n'y avait aucun signe des ces derniers et on suppose qu'ils se sont noyés.

Renseignements concernant les personnes disparues

Nom	Wilson J. Gaudon
Âge	69 ans
Poste à bord	Propriétaire/patron
Adresse	Port-au-Port Terre-Neuve

Nom	Patrick O'Quinn
Âge	56 ans
Poste à bord	Membre d'équipage/ami
Adresse	Kippens Terre-Neuve

Récit des événements

Un pêcheur à plein temps et son ami, pêcheur à temps partiel, tous deux titulaires d'un permis de pêche, préparent un voyage de pêche de la morue à la turlutte dans les eaux de la Baie de Saint-Georges sur la côte Ouest de Terre-Neuve pour leur propre consommation au cours de l'hiver. Même si, aux petites heures du matin le 27 novembre 1987, les conditions météo et de la mer sont considérées comme bonnes, la température de l'air se situe bien en-dessus de 0°C; les deux pêcheurs décident de remettre leur départ à plus tard dans la journée, quand le temps se sera réchauffé.

Peu après 12h30 le même jour, alors que la température de l'air est de -3°C, le ciel ensoleillé, le vent léger de l'Ouest de 0 à 5 noeuds, les pêcheurs quittent le slip pour petites embarcations de Gravels Beach dans le canot automobile de bois ouvert à fond plat de 5,7 m, appartenant à M. Gaudon; c'est ce dernier qui l'a construit ainsi qu'un bon nombre d'autres au cours des années. Un moteur hors-bord Suzuki de 25 hp en assure la propulsion.

M. Gaudon et son ami, M. O'Quinn, sont tous deux titulaires de permis de pêche de poissons de fond mais ils ne sont pas tenus par les règlements de posséder un permis pour pêcher la morue à la turlutte pour leur propre consommation. L'embarcation n'est pas munie d'un permis tel qu'il est exigé par la Partie 1 du Règlement sur les petits bâtiments édicté en application de la Loi sur la marine marchande du Canada; cependant, l'ancien numéro d'immatriculation pour la pêche commerciale apparaît encore sur l'embarcation. Les deux hommes ont, semble-t-il, l'intention de pêcher dans le secteur de Robinsons Head au Sud-Ouest de Stephenville.

À 16h30 cet après-midi là, comme il commence à faire noir et que son père n'est pas encore rentré, le fils de M. Gaudon commence à s'inquiéter. Il décide d'aller à sa recherche dans son canot automobile, accompagné d'un autre pêcheur, ami de la famille. Comme il a presque épuisé ses réserves de carburant pendant ses vaines recherches, il doit rentrer pour refaire le plein. Ce faisant, le jeune M. Gaudon organise des recherches auxquelles participent plusieurs autres pêcheurs dans de petites embarcations. Par un beau clair de lune et de bonnes conditions météo, la flotille de petites embarcations ouvertes poursuit les recherches.

À 20h20, la station radio de la Garde côtière de Stephenville (VOJ) reçoit un appel lui signalant le retard de l'embarcation. Le Centre secondaire de sauvetage maritime (CSSM) de St. John's est prévenu et met immédiatement en oeuvre en plan de recherches et de sauvetage en règle.

Même si plusieurs unités maritimes et aériennes sont mobilisées, les recherches restent vaines. Le lendemain matin à 08h52, au Sud de Indian Head près de l'entrée du port de Stephenville, l'hélicoptère RU203, une des unités aériennes participant aux recherches, aperçoit à fleur d'eau et à la verticale une embarcation qui sera identifiée plus tard comme étant celle de M. Gaudon. Une heure plus tard environ, le Buffalo, RU455, aperçoit deux gilets de sauvetage à deux milles environ au Sud de Indian Head.

Les conditions météorologiques demeurent bonnes toute la journée du 28 novembre. Cependant, on ne retrouve pas de signe des deux disparus et, à 17h00, après avoir passé le secteur au peigne fin, on confie le cas à la GRC qui s'occupe des personnes disparues. Pendant plusieurs jours, les recherches se poursuivent vainement. Au moment de rédiger le présent rapport, MM. Gaudon et O'Quinn manquent toujours à l'appel et on présume qu'ils se sont noyés.

Analyse des principaux facteurs

1. Conditions météorologiques

Le 27 novembre 1987, les conditions météorologiques étaient extrêmement bonnes. Les températures froides des petites heures du matin ont commencé à monter vers le milieu de l'avant-midi pour atteindre les températures normales de la saison, avec un ciel ensoleillé et des vents légers de l'Ouest de 0 à 5 noeuds. La mer était calme et très légèrement ridée. À midi, la température ambiante était passée à -3°C environ.

Même si MM. Gaudon et O'Quinn ont décidé, quand ils se sont rencontrés tôt ce matin-là, de retarder leur départ en raison du temps froid, plusieurs autres pêcheurs du secteur, aussi dans de petites embarcations, ont quitté Gravels Beach pour aller pêcher. Bon nombre d'entre eux avaient placé des filets et allaient les vérifier mais ils sont, pour la plupart, rentrés à midi.

2. Opérations de recherche et de sauvetage

À 20h20, la station radio de la Garde côtière de Stephenville a été prévenue du retard de la petite embarcation et de ses deux occupants. Elle a avisé le Centre secondaire de sauvetage maritime à St. John's qui a entrepris des recherches officielles. Le détachement de la GRC à Stephenville a également été prévenu. Plusieurs palangriers de la région de Stephenville ont été réquisitionnés, dont celui du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM), le "MICHAEL MARIE II". Le navire de la Garde côtière le plus proche, le "JACKMAN", a été dépêché de Port-aux-Basques. Les conditions météorologiques sont restées bonnes et on a demandé l'aide d'aéronefs.

Un avion Buffalo à voilure fixe, RU455, a été dépêché de Summerside (Î.-P.-É.) et un hélicoptère RU303 de Gander (T.-N.). Un Cessna de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) de Stephenville les a rejoints. Pendant la nuit et, aux petites heures du matin,les aéronefs ont adopté un diagramme de recherches tout en larguant des fusées. Les palangriers, guidés par la lumière des fusées et utilisant leur radar, ont ratissé vainement la baie. Le jour, des recherches sur le rivage, organisées par la GRC, ont commencé.

À 08h52 le 28 novembre 1987, l'embarcation a été aperçue à fleur d'eau et le NGCC "JACKMAN" s'est dirigé vers la position où elle se trouvait et l'a repêchée. Par la suite, elle a été identifiée comme étant celle de M. Gaudon. Une heure plus tard environ, l'embarcation de sauvetage rapide du "JACKMAN" a retiré de l'eau les deux vestes de sauvetage après qu'elles eurent été aperçues par le RU455.

Les recherches se sont poursuivies toute la journée. Des plongeurs ont mené vainement des recherches à l'endroit où l'embarcation avait été retrouvée et, à 17h00, le cas a été confié à la GRC qui s'occupe des personnes disparues. Le 29 novembre 1987, la GRC, avec l'aide de volontaires, a poursuivi les recherches sur le rivage; l'hélicoptère de la police y a également

participé. Encore une fois, les recherches sont demeurées vaines.

3. **Embarcation et moteur**

L'embarcation de bois ouverte à fond plat de 5,7 m de longueur ressemblant à un doris est typique des embarcations utilisées dans la région. C'est le propriétaire qui l'avait construite ainsi que plusieurs autres au cours des années. Elle n'avait pas été inspectée par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne et n'était pas tenue de l'être en vertu des règlements. Pendant plusieurs années, elle avait été immatriculée comme bateau de pêche commerciale et le numéro de permis de pêche qui lui avait été attribué avait été peint sur le tableau. Le permis n'avait pas été renouvelé en 1987. Au moment de l'accident, les deux hommes pêchaient pour leur propre consommation et n'étaient pas tenus de posséder un permis de pêche commerciale.

L'embarcation était mue par un moteur hors-bord Suzuki de 25 hp. L'embarcation et le moteur étaient apparemment en bon état, ce qui a été constaté quand l'embarcation a été retrouvée (Voir les photos). Au moment de sa découverte, l'embarcation était intacte, le bouchon du vide-vite était enlevé mais il était dans l'embarcation, retenu par un cordon. Le moteur était placé sur le tableau. La manette des gaz était réglée entre les positions "lente" et "marche" et l'embrayage était au point mort. Le réservoir de carburant était au point mort. Le réservoir de carburant était au fond du bateau et le bouchon de remplissage était à côté. Le réservoir était rempli d'eau de mer et la conduite de carburant entourait plusieurs fois le moteur hors-bord, ce qui signifie qu'il avait flotté avant de se remplir d'eau.

Voici d'autres articles qui ont été retrouvés dans l'embarcation :

1 couteau d'apprêtage

1 couteau à fileter

1 morue éviscérée

1 boîte de lai (plastique)

1 compas magnétique

1 grappin avec un câble

1 mât et une voile

3 feux de sécurité (du type routier)

2 fusées à main encore enveloppées

5 turluttes à morue et 3 moulinets

plusieurs outils

bosse avant et plusieurs petits cordages

deux vestes de sauvetage ont été repêchées à deux milles au Sud de Indian Head environ une heure après que l'embarcation eut été retrouvée.

Le moteur hors-bord a été, par la suite, relié à un autre réservoir de carburant et a démarré facilement quand on l'a essayé. Les deux avirons et un seau de plastique de 22,73 L, qui étaient apparemment dans l'embarcation au moment du départ, avaient disparu. Il n'y avait aucun indice de ce qui s'était passé à bord et, en l'absence de témoins, on ne connaîtra jamais les causes exactes de l'accident.

Il semble qu'il y ait eu un problème de carburant; le moteur était au "point mort" et la manette des gaz était placée à une position entre "lente" et "marche", ce qui signifie que le bateau devait être arrêté. On ne peut pas déterminer si le bouchon du vide-vite avait été enlevé avant l'arrêt du bateau mais, comme il était retenu par un cordon, il est possible que ce soit le patron qui l'ait accroché avec son pied en essayant d'arranger le réservoir à carburant.

On ne peut pas non plus établir les circonstances de la chute des deux hommes dans l'eau. L'embarcation n'a pas chaviré comme on peut le constater d'après les nombreux articles retrouvés à bord. Il est possible, pendant que le bateau était arrêté, qu'un des hommes soit passé par-dessus bord en tentant de régler le problème de carburant et que son ami l'ait suivi en essayant de lui venir en aide.

4. Équipement de sauvetage

Au moment de l'accident, le bâtiment ne faisait pas de pêche commerciale; il était alors une embarcation de plaisance.

Comme on l'a mentionné au facteur n° 3, deux fusées à

main maritimes se trouvaient dans le bateau quand le NGCC "JACKMAN" l'a repêché et deux gilets de sauvetage appartenant à l'embarcation ont été, par la suite, récupérés dans le même secteur. Deux avirons et un seau de plastique étaient apparemment à bord au moment du départ de Gravels Beach. Le bâtiment respectait donc les dispositions du Règlement sur les petits bâtiments en ce qui concerne l'équipement de sauvetage exigé sur un bateau de sa catégorie et de sa longueur.

5. **Survie**

Pendant les recherches, la température de la mer enregistrée dans le secteur était de 2,5°C. La température ambiante enregistrée au même moment était de 1,4°C. Une publication de la Société canadienne de la Croix-Rouge intitulée "Survie en eau froide" démontre que les chances de survie d'un adulte moyen immergé dans l'eau à une température de 2,5°C sont fortes s'il est secouru immédiatement et il peut s'aider lui-même pendant une vingtaine de minutes. Entre vingt minutes et une heure et dix minutes, la personne aura des chances réduites de survie. Ces moyennes varient selon différents facteurs, notamment la force physique et l'âge de la personne, le fait d'avoir subi ou non des blessures et les conditions météorologiques (Voir l'Annexe 1).

6. **Expérience**

Les deux hommes étaient considérés comme ayant beaucoup d'expérience de la pêche dans de petites embarcations. L'un d'eux avait pratiqué la pêche à temps plein et l'autre à temps partiel. Les deux hommes étaient apparemment en bonne santé et en bonne forme physique. Ils portaient, semble-t-il, une combinaison de motoneige sous un ciré. M. Gaudon, même s'il avait déjà su nager, n'était pas un nageur accompli alors que M. O'Quinn ne savait pas nager du tout.

Constatations

Le 27 novembre 1987, deux hommes qui pêchaient dans une embarcation ouverte dans les eaux de la Baie de Saint-Georges au large de la côte Ouest de Terre-Neuve ont disparu et on suppose qu'ils sont noyés. En l'absence de témoins, il semble qu'un des deux hommes soit tombé à l'eau en essayant de régler un problème de carburant. Son ami, en tentant de lui venir en aide, a dû aussi passer par-dessus bord.

Il semble qu'après être tombés à l'eau, les hommes aient

perdu a vie en raison des facteurs suivants :

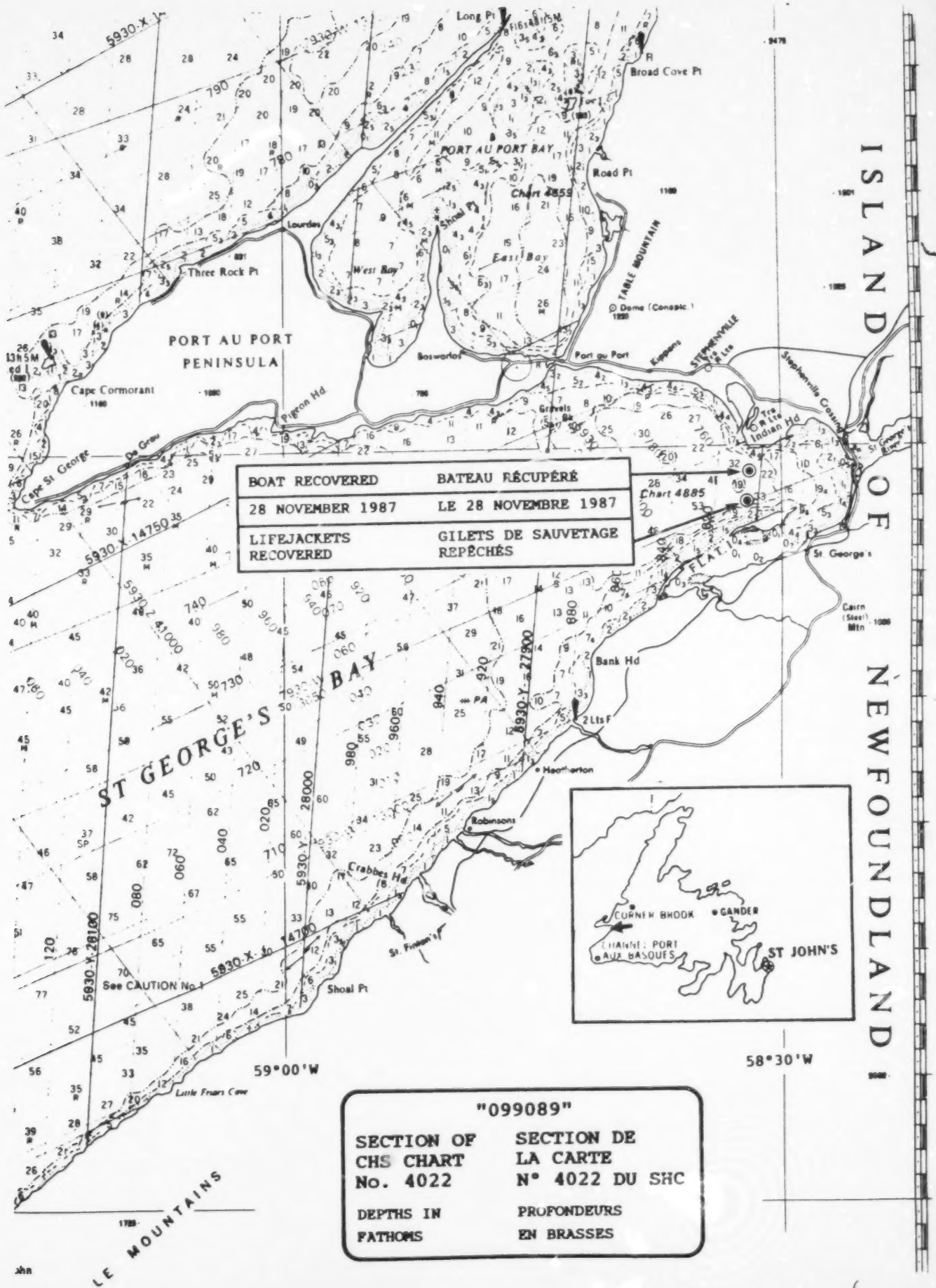
- la température froide a réduit leur temps de survie;
- comme le temps était beau, ils ne portaient pas de dispositif de flottaison, ce qui a réduit encore leur temps de survie;
- les deux étaient chaudement vêtus; ils portaient des gros vêtements et des cirés qui gênaient leur mouvement et les appesantissaient une fois mouillés; et
- aucun des deux n'était un nageur accompli.

Autres constatations

L'embarcation n'était pas munie d'un permis, contrairement au Règlement sur les petits bâtiments édicté en application de la Loi sur la Marine marchande du Canada.

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS MARITIMES
TRANSPORTS CANADA
110 O'CONNOR
OTTAWA ONTARIO
K1A 0N5

JANVIER 1989.



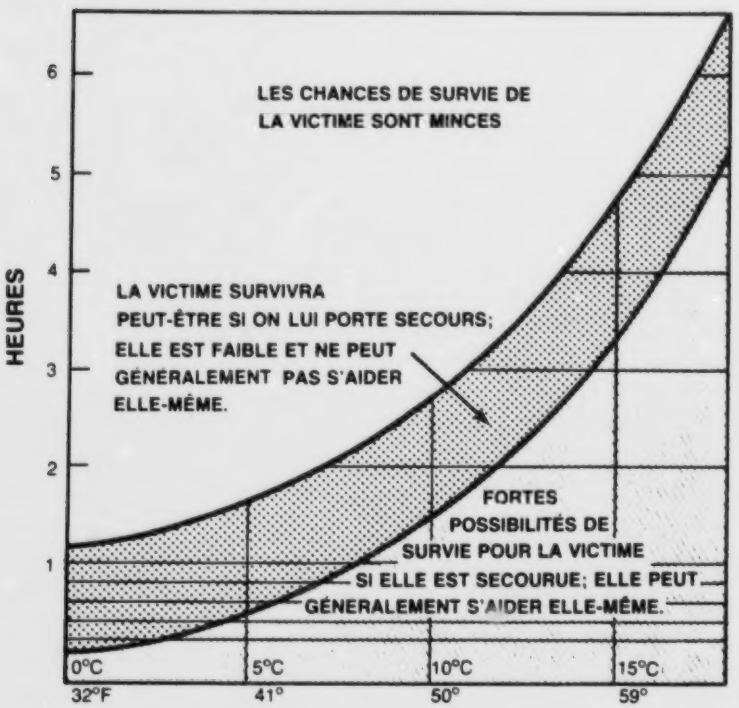
BOAT RECOVERED	BATEAU RÉCUPÉRÉ
28 NOVEMBER 1987	LE 28 NOVEMBRE 1987
LIFEJACKETS RECOVERED	GILETS DE SAUVETAGE REPÊCHÉS

"099089"

SECTION OF CHS CHART No. 4022	SECTION DE LA CARTE N° 4022 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS	PROFONDEURS EN BRASSES

ANNEXE I

SURVIE EN EAU FROIDE



Le graphique ci-dessous donne une idée de la durée de survie d'un adulte moyen immergé dans l'eau à des températures diverses. Les données proviennent d'expériences de refroidissement effectuées en mer en gardant immobiles dans l'eau des hommes et des femmes vêtus de vêtements légers et d'un gilet de sauvetage ordinaire. Le graphique indique, par exemple, que la durée de survie prévisible est d'environ 2 heures et demie à 3 heures dans l'eau à 10°C (50°F). Cette durée est plus longue pour les personnes grasses et plus courte pour les personnes menues. Bien que les femmes soient en général un peu plus grasses que les hommes, elles se refroidissent un peu plus vite en raison de leur petite stature. Cependant, à taille égale, l'homme se refroidira plus vite.

"SURVIE EN EAU FROIDE"
LA SOCIÉTÉ CANADIENNE
DE LA CROIX-ROUGE

ANNEX II

CHAPTER 1487

CANADA SHIPPING ACT

Small Vessel Regulations

REGULATIONS RESPECTING SMALL VESSELS

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Small Vessel Regulations*.

Interpretation

2. (1) In these Regulations,

" "pleasure craft" means a boat, vessel or any other description of water craft that is used exclusively for pleasure and does not carry passengers or goods for hire, reward, remuneration or any object of profit; (*embarcation de plaisance*)"

PART I

LICENSING OF VESSELS

Application

7. (1) Subject to subsection (2), this Part applies to every vessel principally maintained or operated in Canada that

(*a*) does not exceed 15 tons, register tonnage or, if it is a pleasure craft, does not exceed 20 tons, register tonnage; and

"(*b*) is equipped permanently or temporarily with a motor of 7.5 kW or with more than one motor, the aggregate power of which motors is 7.5 kW or more."

(2) This Part does not apply to a vessel described in subsection (1) that is

(*a*) registered under the Act;

(*b*) registered or licensed in accordance with the laws of another country and not principally maintained or operated in Canada;

(*c*) a life boat or other survival craft that is part of the equipment of a ship; or

(*d*) an amphibious vehicle for which a provincial automobile licence for highway travel is required.

Vessels to be Licensed

8. (1) No person shall operate a vessel unless a licence has been issued under this Part for that vessel.

(2) In any prosecution for a violation of subsection (1) it shall be presumed until otherwise proven that no licence has been issued under this Part for the vessel in respect of which the prosecution is brought.

APPENDICE II

CHAPITRE 1487

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur les petits bâtiments

RÈGLEMENT CONCERNANT LES PETITS BÂTIMENTS

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur les petits bâtiments*.

Interprétation

2. (1) Dans le présent règlement,

« «embarcation de plaisance» désigne un bateau, un bâtiment ou tout autre genre d'embarcation nautique utilisé exclusivement à des fins d'agrément et ne transportant pas des personnes ou des marchandises dans un but lucratif ou moyennant un loyer ou une rémunération ou une autre forme de profit; (*pleasure craft*)»

PARTIE I

DÉLIVRANCE DE PERMIS

Application

7. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s'applique à tout bâtiment qui est surtout entretenu et utilisé au Canada,

a) dont la jauge au registre ne dépasse pas 15 tonneaux, ou qui est une embarcation de plaisance dont la jauge au registre ne dépasse pas 20 tonneaux; et

«*b*) qui est muni, en permanence ou provisoirement, d'un moteur de 7,5 kW ou de plusieurs moteurs d'une puissance globale de 7,5 kW ou plus.»

(2) La présente partie ne s'applique pas à un bâtiment décrit au paragraphe (1) qui est

a) immatriculé en vertu de la Loi;

b) immatriculé ou muni d'un permis conformément aux lois d'un autre pays et qui n'est pas surtout entretenu et utilisé au Canada;

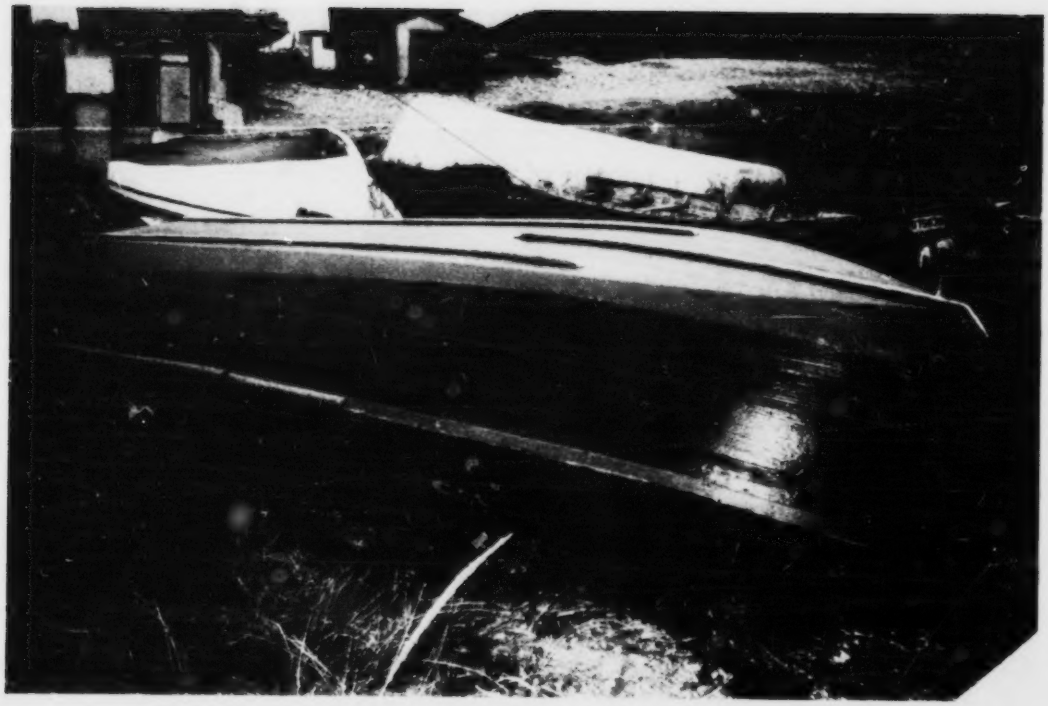
c) une embarcation ou un autre bateau de sauvetage faisant partie de l'équipement d'un navire; ou

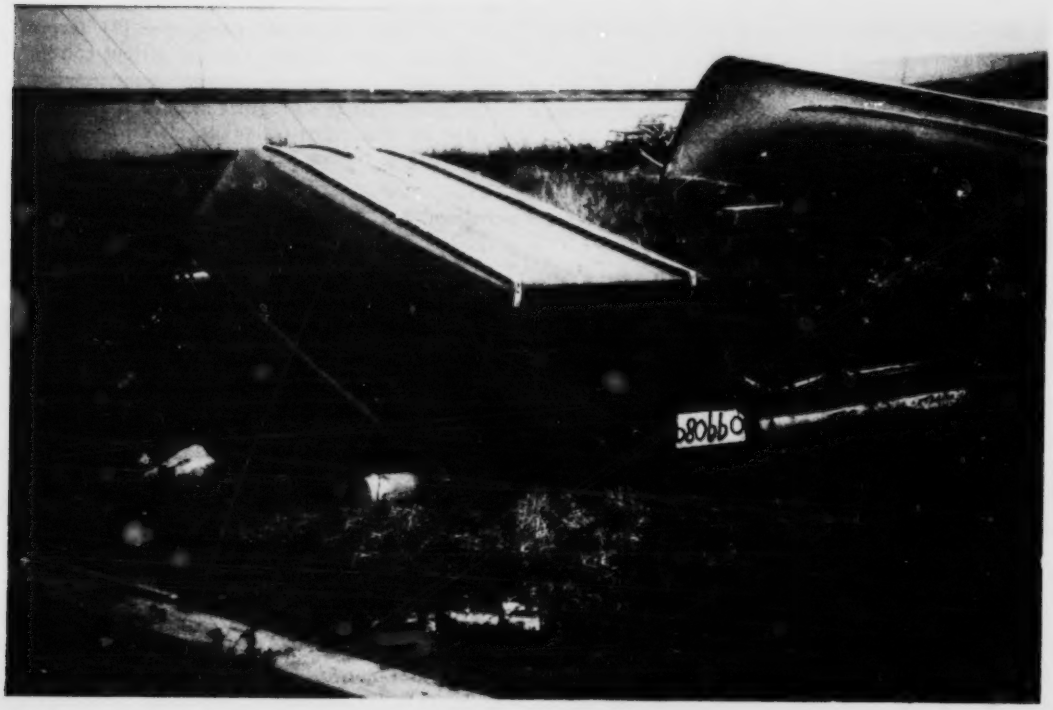
d) un véhicule amphibie tenu d'avoir un permis provincial de voiture automobile pour circuler sur les routes.

Permis obligatoire

8. (1) Nul ne peut utiliser un bâtiment à l'égard duquel le permis prévu par la présente partie n'a pas été délivré.

(2) Dans toute poursuite intentée en cas d'infraction au paragraphe (1), il sera supposé, jusqu'à preuve du contraire, qu'il n'a pas été délivré de permis conformément à la présente partie à l'égard du bâtiment au sujet duquel la poursuite est intentée.





"099089"